VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 146)
z dnia 23 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 146)

23 listopada 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)** przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2048).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Jacek Gryga** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikiem, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Zacznę od miłego powitania osób, które się zgromadziły na naszym posiedzeniu. Witam serdecznie państwa: ministra infrastruktury i budownictwa pana Andrzeja Adamczyka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa pana Marka Chodkiewicza, głównego inspektora transportu drogowego pana Alvina Gajadhura, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad pana Jacka Grygę, dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK pana Tomasza Emiljana. Witam serdecznie panie i panów posłów oraz zaproszonych gości, którzy zostali poinformowani o dzisiejszym posiedzeniu.

Stwierdzam kworum. Ustaliśmy w prezydium Komisji, że przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, zawartego w druku nr 2048. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja wyraża zgodę na taki tryb pracy nad projektem ustawy. Jednocześnie informuję, że prezydium Komisji będzie rekomendowało powołanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu. Nie widzę sprzeciwu. Jeśli ktoś z państwa będzie zarekomendowany przez swój klub do podkomisji, to będę wnioskował, żeby posiedzenie podkomisji odbyło się w tygodniu niesejmowym – 1 grudnia 2017 r. (w piątek za tydzień) w godzinach przedpołudniowych, o godz. 11.00, żeby każdy miał szansę dojechać.

Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego, bo nikt nie zgłosił innych uwag.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2048. Bardzo proszę ministra infrastruktury i budownictwa o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy. Mamy dwóch ministrów, więc podzielą się rolą. Proszę bardzo. Od panów zależy, kto będzie omawiał tę kwestię.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, mam zaszczyt przedstawić rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, zawarty w druku nr 2048 z dnia 22 listopada 2017 r., który reguluje kwestie związane – w swej istocie – z poborem opłat za przejazd wskazanymi drogami krajowymi przez samochody powyżej 3,5 t. Ale także reguluje kwestie związane z funkcjonowaniem Inspekcji Transportu Drogowego.

Istota tego projektu polega na tym, że Głównej Inspekcji Transportu Drogowego zostanie powierzona obsługa Krajowego Systemu Poboru Opłat, czyli opłaty elektronicznej – o której wcześniej mówiłem – za przejazd drogami krajowymi i opłaty za przejazd autostradą. Obecnie te zadania realizuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a system poboru opłaty elektronicznej obsługuje podmiot zewnętrzny.

Główna Inspekcja Transportu Drogowego będzie wykonywała nowe zadania samodzielnie, ewentualnie z pomocą innych organów administracji rządowej, a zakres czynności, które będą mogły zostać powierzone podmiotom trzecim z sektora prywatnego zostanie ograniczony do niezbędnego minimum.

Dlaczego Główna Inspekcja Transportu Drogowego? Główna Inspekcja Transportu Drogowego posiada doświadczenie wynikające z prowadzenia czynności kontrolnych w Krajowym Systemie Poboru Opłat. To wymaga – i wymagało wcześniej – ścisłej współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz z wykonawcą systemu, wymagało – i wymaga – znajomości zasad funkcjonowania tego systemu. Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego wraz ze swymi służbami posiada doświadczenie w budowie i utrzymaniu systemów teleinformatycznych m.in. prowadzi Centralną Ewidencję Naruszeń, zbudował również Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Co jest zaletą zaproponowanego rozwiązania? W szczególności – zapewnienie ciągłości funkcjonowania Krajowego Systemu Poboru Opłat oraz docelowa optymalizacja kosztów jego funkcjonowania, wzmocnienie nadzoru i kontroli ministra infrastruktury i budownictwa nad organem realizującym pobór opłat na drogach zarządzanych przez państwo. Proponowane rozwiązanie pozwoli na maksymalne uniezależnienie procesu poboru opłaty drogowej od podmiotów trzecich, maksymalizację stopnia wykorzystania istniejących aktywów, które zostaną przejęte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i jego służby od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Po przejęciu tych zadań – co jest niezmiernie ważne, na co pragnę zwrócić szczególną uwagę – będzie absolutnie ułatwione ewentualne dokonywanie szybkich zmian w systemie, jego poszerzanie o nowe funkcjonalności. To będzie praktycznie mogło być realizowane w systemie płynnym.

O szczegółach będzie mówił – mam nadzieję – pan minister Marek Chodkiewicz, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Zwróciłem również uwagę na to, że zapisy przedłożonego projektu ustawy dotyczą funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego. Nie jest przecież tajemnicą – w zasadzie większość z państwa o tym wie – że dzisiaj Główna Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje swoje zadania od poniedziałku do piątku od godz. 8.00 do godz. 16.00 w godzinach pracy. Wszystkie kontrole czy działania Inspekcji, które są prowadzone poza wskazanym przedziałem czasowym są realizowane w trybie nadzwyczajnym. Przedłożone zapisy i przedłożone zmiany pozwalają czy pozwolą Inspekcji Transportu Drogowego prowadzić aktywną działalność 7 dni w tygodniu 24 godziny na dobę. Na tym zasadza się istota służb kontrolnych, aby kontrola mogła być wykonywana ciągle, a nie wówczas gdy pracownicy Inspekcji są już poza godzinami pracy. Użytkownicy naszych dróg, w szczególności krajowych, chociażby w transporcie międzynarodowym korzystają z okazji z nadzieją, że nie zostaną skontrolowani przez służby podległe Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Szanowni państwo, z mojej strony, to tyle. Jeżeli będą pytania, jestem otwarty i postaram się udzielić odpowiedzi w miarę posiadanej przeze mnie wiedzy. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bardzo proszę, żeby w szczegóły mógł wejść pan minister Marek Chodkiewicz.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, oczywiście udzielę głosu panu ministrowi Chodkiewiczowi, tylko przypominam państwu, że mamy dzisiaj pierwsze czytanie i ono obejmuje debatę w sprawie zasad ogólnych. Zatem nie będziemy wchodzić w szczegóły, taka prośba. Zgodnie z życzeniem, udzielę głosu panu ministrowi, tylko żebyśmy nie zapomnieli, że to są zasady ogólne.

Zatem na tym się skoncentrujmy, żebyśmy wiedzieli o czym rozmawiamy. Szczegóły będą poddane analizie – jak powiedziałem – na posiedzeniach podkomisji i Komisji.

Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę państwa posłów i zaproszonych gości o zgłaszanie się, bo za chwilę rozpoczniemy debatę na ten temat.

A w tej chwili pan minister Chodkiewicz, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jakie są główne cele powierzenia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zarządzania poborem opłat drogowych? Przede wszystkim – właśnie zapewnienie ciągłości obsługi Krajowego Systemu Poboru Opłat, lepsze wykorzystanie potencjału w zakresie jego integracji z innymi systemami w celu wzmocnienia efektywności innych zadań administracji państwowej z zakresu monitorowania przewozu drogowego towarów, zwiększenie bezpieczeństwa danych wrażliwych – na to w szczególności zwracamy uwagę – usprawnienie procedury udostępniania danych innym służbom państwowym, w tym Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Granicznej czy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Nie będę mówił o tym, o czym mówił już pan minister. Zwróciłbym uwagę przede wszystkim na niższe koszty utrzymania. Liczymy, że po przejęciu, koszt utrzymania obsługi i rozwoju systemu przez organ administracji państwowej działający w służbie publicznej, a nie w celu osiągania zysku, będzie jednak bardziej efektywny. Decyzja o przejęciu całościowej kontroli nad Krajowym Systemem Poboru Opłat przez państwo jest jednym z elementów strategii uszczelniania systemu podatkowego. Na to też warto zwrócić uwagę. Nie będę – ponieważ pan przewodniczący nas nagli z czasem – tego rozwijał, ale chciałbym to podkreślić. To tyle. Jak będą pytania, to chętnie odpowiemy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Mamy już pierwsze zgłoszenie.

Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początek sprawa ogólna. Otóż, wyrażam zadowolenie, wręcz radość, że gościmy pana ministra Andrzeja Adamczyka. To naprawdę duże wydarzenie. W związku z tym ogólne pytania.

Panie ministrze, przedwczoraj Rada Ministrów – zapewne z pana udziałem, pewnie pan prezentował ten projekt – przyjęła ten projekt. Wczoraj wpłynął do Sejmu. Dzisiaj już jest postawiony do pierwszego czytania. Panie ministrze, pamiętam – współpracowaliśmy przez dwie kadencje – przecież jak zdarzyło się, że próbowałem o dwa dni skrócić wbrew regulaminowi i wprowadzić o dwa dni szybciej, to było straszne larum – gdzie regulamin, gdzie standardy. Panie ministrze, co się zmieniło? Punkt widzenia zależy od punktu siedzenia. Co się wydarzyło? Co się stało?

Oczywiście, chciałem o tym mówić na wstępie. Staramy się – naprawdę staramy się – nie zaburzać prac Komisji, utrzymać jej rangę, także rangę resortu, bo dzieje się coś niedobrego. Ale do tego chcę nawiązać przy okazji mówiąc już o projekcie. Dlatego nie wnosiłem sprzeciwu co do przyjęcia porządku dzisiejszego posiedzenia. Tym bardziej, że pan przewodniczący słusznie wszedł na ścieżkę powołania podkomisji. Zatem będzie czas, żebyśmy zapoznali się. Mam nadzieję, że sensownie, merytorycznie nad tym projektem będziemy pracować.

Otóż, z uzasadnienia, które tutaj popłynęło z ust pana ministra i pana wiceministra wynika, że naprawdę – mówię to zupełnie poważnie – coś niedobrego dzieje się z resortem. Bo jeżeli panowie używacie argumentu, że jednym z głównych celów jest zwiększenie efektywności, obniżenie kosztów funkcjonowania systemu poboru opłat, zwiększenie efektywności także w kontekście dalszego uszczelniania poboru podatków, a w szczególności VAT, to naprawdę – przepraszam za słowo – to po prostu lipa. To jest lipa. Dlatego, że dzisiaj już wszyscy wiemy – i głośno o tym mówimy – że dotychczasowe uszczelnienie jest lipą, bo raptem 0,4% zwiększenie wpływów do budżetu państwa z VAT jest następstwem wzrostu gospodarczego, nie zaś uszczelnienia… Pani poseł, bardzo panią proszę…

Mogę przewidzieć, panie ministrze, dalsze kroki. Nie mam wątpliwości – tutaj do szefa Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – że za tym będzie decyzja o podporządkowaniu Głównego Inspektora Transportu Drogowego Ministrowi Finansów, bo wyraźnie wskazujecie, że chcecie wzmocnić te służby. Panie ministrze, to są kolejne decyzje, które uszczuplają pana gospodarstwo. Centralny Port Komunikacyjny został panu wyjęty. Koleje dużych prędkości zostały panu wyjęte. To czym pan chce gospodarować? Dwa główne programy infrastrukturalne w kraju drogowy – dwuletni poślizg, kolejowy – zagrożony. Dwóch wiceministrów do wymiany. W którym resorcie mogło się zdarzyć coś takiego?

Jeżeli pan minister mówi, że ma przekonanie, czy państwo macie przekonanie, że będą niższe koszty, to panie ministrze, dla sejmowej Komisji Infrastruktury to nie jest argument. Będziemy pana prosić – dobrze, że będzie pan miał czas do przyszłego piątku – pan musi to wykazać, przedstawiając nam analizy. Tutaj argumentów „na słowo honoru" Komisja nie przyjmie. Musi pan wykazać, że to są konkretne efekty dla budżetu państwa. Ale ja z całą mocą podkreślam, na pewno jest to coś ze szkodą dla resortu infrastruktury – jednego z wiodących resortów w naszym rządzie.

Następne pytanie – panowie ministrowie, jeżeli chcecie tak poważne zadanie przypisać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, to pytam jakimi środkami finansowymi? Przy pracy nad budżetem, przy opiniowaniu budżetu osobiście zadawałem pytania. Dwa tygodnie temu panie ministrze, był protest pod Sejmem Głównej Inspekcji Transportu Drogowego. W rozmowie z protestującymi pytam z jakich powodów? Ano, z powodów płacowych w zasadniczej mierze. To jak pan chce dołożyć obowiązków nie przeznaczając na to środków, w szczególności na wynagrodzenia? Mówi pan, że chce pan zatrudnić Inspekcję 7 dni w tygodniu. Oczywiście, że do tego jest prawo. Tylko, że muszą być środki. Nie tylko organizacyjne, ale przede wszystkim płacowe.

Pytałem także o budżet Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego. Przecież wiem – i pan także panie ministrze, wielokrotnie upominał się – nic nie zmieniło się, jeżeli chodzi o wynagrodzenia. Jeżeli chcemy poprawić efektywność, jeżeli chcemy osiągać efekty, to trzeba zapewnić stosowne instrumenty do realizacji takich celów. A póki co z tego projektu wynika, że osiągnięcie takich celów po prostu nie będzie możliwe.

I w zasadzie tyle miałbym do powiedzenia na poziomie ogólności. Oczywiście, jeszcze pytanie, które należy przy okazji tego projektu zadać, to mianowicie o przetarg ogłoszony, a w każdym razie państwo mówiliście, że ogłaszacie przetarg. Wiadomo, że kontrakt z firmą Kapsch będzie kończył się. Ale mówiliśmy – także pan minister na posiedzeniu Komisji – o różnych próbach, ewentualnie systemie satelitarnym itd. Na jakim to jest etapie? Jak to wygląda? W jaki sposób główny inspektor transportu drogowego ma wejść? Do jakiego systemu? Jakimi ludźmi? Kto przygotuje tych ludzi, żeby ten system z marszu zadziałał?

To tyle na tym poziomie. Mam nadzieję, że o szczegółach będziemy rozmawiać pracując w podkomisji, bo zechcę zadeklarować udział w tej podkomisji. Ale tak naprawdę panie ministrze, zupełnie z troską pytam o resort infrastruktury. Zawsze tak było, że wzajemnie mieliśmy poczucie, że jest to resort o wysokiej randze. Oczywiście wzajemnie mieliśmy poczucie, że pracujemy w komisji sejmowej o bardzo dużym znaczeniu. Chciałbym, żebyśmy do tego wrócili, żebyśmy mieli wzajemne poczucie, że wspieramy się na rzecz rozwoju infrastruktury w szczególności, szeroko rozumianego transportu, a także podległych jednostek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu, w szczególności za pierwszą część wypowiedzi, za zrozumienie, że powinniśmy procedować nad tą ustawą w podkomisji.

Widzę kolejne zgłoszenie.

Pani poseł Anna Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, bardzo cieszy mnie troska kolegi z opozycji, ale powiem… Panie pośle, zechce pan nie ingerować w moją wypowiedź, ja w pańską nie ingerowałam. Ta troska i radość z obecności pana

ministra Adamczyka pośród nas trochę mi brzmi fałszywą nutą. Panie pośle, przypominam w poprzedniej kadencji…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę nie polemizować.

Poseł Anna Paluch (PiS):

…musieliśmy wzywać w trybie art. 152 ust. 2 – sama kilkakrotnie ten wniosek podpisywałam, więc doskonale pamiętam – pańskiego partyjnego kolegę, który piastował tę zaszczytną funkcję, więc naprawdę ta radość trochę mnie ubawiła.

Co do próby wprowadzania do procedowania projektu, który pan poseł zechciał tak skrytykować, panie pośle, co najmniej tydzień każdy z członków Komisji czy podkomisji będzie miał na dokładne przeanalizowanie. A też przypominam – pana pech, że mam taką dobrą pamięć – próbę wprowadzenia do procedowania projektu, którego nawet w systemie informacyjnym nie było, którego służby marszałkowskie nie zdążyły przetrawić, a wyście tak po prostu kolanem dopychali i poprawiali. Tak, że naprawdę trochę umiaru.

Ale nie mogę sobie odmówić wyrażenia satysfakcji, jeszcze nawiązując do pańskiej wypowiedzi o wzroście VAT, który jest skutkiem wzrostu gospodarczego, jak pan był uprzejmy powiedzieć. Cieszy mnie to, że opozycja dostrzegła, że jest wzrost gospodarczy. Bo dwa lata temu słyszeliśmy zupełnie co innego.

Proszę państwa, odnosząc się do projektu, pozwolę sobie wyrazić takie zdanie: przypisanie nowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego, a nie tworzenie nowej jednostki, która miałaby się tym zajmować, uważam za zupełnie rozsądne rozwiązanie. Takie mnożenie bytów to po prostu wydawanie bez potrzeby publicznych pieniędzy. I też pozwolę sobie przypomnieć – może jestem złośliwa, panie pośle, ale pracuję również w Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa – pamiętam z jakim rozmachem, wydając dwa razy po 300 mln zł w 2008 r. i 2009 r., powołano tzw. regionalne i generalną dyrekcję ochrony środowiska. To było grubo ponad 0,5 mld zł na koszty funkcjonowania tej instytucji. Powiem jeszcze raz – nie ma samorządowca, z którym bym rozmawiała pytając go albo rozmawiając o jakiś kontaktach z tą właśnie instytucją, który by najpierw nie użył słów powszechnie uznanych za obraźliwe, komentując jej szybkość działania. Zatem naprawdę, jeżeli mielibyśmy wydawać co najmniej 0,5 mld zł z budżetu na powołanie nowej instytucji, to uważam, że dużo rozsądniej i z szacunkiem dla publicznego grosza, do którego zarządzania Polacy nas powołali, jest wydanie pieniędzy na to, żeby wzmocnić istniejącą instytucję i dać jej nowe kompetencje. To jest dużo rozsądniejsze podejście do tematu.

Co do protestu pod Sejmem, to proszę zważyć, że płace rosną. Nie dziwię się pracownikom Inspekcji Transportu Drogowego, że w tym ogólnym wzroście chcą zwrócić na siebie uwagę i przypomnieć, żeby o nich nie zapomniano.

Głos z sali:

Przez lata budżetówka miała zamrożone pensje…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, każdy będzie miał możliwość zabrania głosu.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Tak niestety było. Odnosząc się do projektu, nie będę mówić o szczegółach. Po to jest podkomisja, żeby rozmawiać o szczegółach i precyzować zapisy. Natomiast generalny pomysł, żeby dać istniejącej instytucji, która ma wyszkolonych pracowników, pewną pamięć instytucjonalną, pewną bazę materialną działania jest po prostu najrozsądniejszym i najpraktyczniejszym podejściem do rozwiązania tego problemu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł.

Pani poseł Maria Zuba, proszę bardzo.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, obsługa systemu poboru opłat została powierzona firmie Kapsch. Jak pan podkreślił, umowa kończy się. Chciałabym prosić pana ministra o ocenę funkcjonowania tej firmy i wywiązywania się z tych zadań. Pamiętam pierwszy okres funkcjonowania. Było bardzo gorąco i było dużo uwag do sposobu funkcjonowania tej firmy. Jak z perspektywy 8, a właściwie 7 lat państwo oceniacie wywiązywanie z powierzonych zadań. Za ten okres niespełna 8 lat wygenerowane zostały środki w wysokości 8,6 mld zł z opłat. Jak państwo widzicie to w przyszłości, uwzględniając funkcjonowanie systemu kontroli przez 24 godziny na dobę? Czy to zmieni skuteczność działań w tym zakresie i spowoduje wzrost wpływów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

A może ktoś z zaproszonych gości? Jest taka możliwość. Proszę zastanowić się.

W tej chwili oddam głos panu ministrowi, panom ministrom lub zespołowi pana ministra.

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Żmijanowi za bardzo sympatyczne powitanie. Nie zawsze mam czas, nie często jestem obecny na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury. To mój – autentycznie – duży problem. Gdyby było więcej czasu, zapewne po wielokroć mielibyśmy więcej okazji do dyskusji i debaty m.in. na temat, który pan wywołał – na temat tego w jakim stanie jest Ministerstwo Infrastruktury. Zapewniam pana, panie przewodniczący, że jest w dobrym stanie. Zapewniam pana, że tak jest. Dziękuję za troskę.

Jeżeli chodzi o zadania będące nominalnie w kompetencji ministra infrastruktury zwrócę uwagę, że powołany przez prezesa Rady Ministrów pełnomocnik rządu do spraw budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego realizuje olbrzymi projekt. Pan będąc inżynierem, który zrealizował w swoim życiu wiele wielkich projektów, wie doskonale, że realizacja takiego przedsięwzięcia wymaga specyficznej organizacji. To może zapewnić wysoko umocowany pełnomocnik rządu, który koncentruje się tylko i wyłącznie na Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Panie przewodniczący, zbudujemy ten port komunikacyjny. Wy nie mogliście sobie poradzić.

Jeżeli pan teraz odwołuje się do historii, to pozwolę sobie na pewne retrospekcje. Nie chciałbym, żeby debata nad projektem ustawy utonęła w tych retrospekcjach. Niemniej jednak nie mogę nie odwołać się do pewnych kwestii. Kiedy nie mieliście pomysłu na organizację transportu lotniczego w Polsce, nie mieliście pomysłu na porty lotnicze, przypomnę wasz ostatni wydatek ponad 17 mln zł bodajże w 2009 r., wielka trójka robiła analizy i badania, wydaliście mnóstwo pieniędzy, położyliście dokumentację na półkę i tak po prostu zostało.

Dzisiaj my realizujemy wielki projekt. Zrealizujemy go. Zapewniam pana, że bez ścisłej współpracy, bez codziennych relacji z instytucjami nadzorowanymi przez ministra infrastruktury realizacja tego przedsięwzięcia nie będzie możliwa, co każdy wie. Zatem będziemy wspólnie z pełnomocnikiem rządu realizowali ten wielki projekt. Zrealizujemy go. Co do tego nie mamy żadnej wątpliwości.

Pani poseł Anna Paluch starała się panu przewodniczącemu przypomnieć historie związane z procedowaniem projektów ustaw w kadencji, kiedy zasiadaliśmy wspólnie w prezydium Komisji Infrastruktury, w kadencji 2007 – 2011, czy też kiedy pan był przewodniczącym Komisji w latach 2011 – 2015. Oszczędzę panu przewodniczącemu konkretnych przykładów działań legislacyjnych, ale przypomnę, że to pod pana przewodnictwem biliśmy rekordy – projekt wpłynął do Sejmu, został rekomendowany przez Komisję Wysokiej Izbie do przyjęcia i na to trzeba było 24 godziny.

Pan przewodniczący Rzońca zadbał, aby nad projektem – przejdę do meritum – nad którym dzisiaj pochylamy się, Wysoka Izba mogła spokojnie pracować. I tak jak pan przewodniczący powiedział, jak powiedziała moja wybitna koleżanka Anna Paluch, każdy

z państwa będzie miał co najmniej tydzień na zapoznanie się z przepisami tego projektu. Liczę na bardzo ciekawą, interesującą i merytoryczną debatę na posiedzeniu podkomisji, mając nadzieję, że taka podkomisja zostanie powołana. Liczę na to, że Wysoka Komisja przychyli się do wniosku, który zapowiedział pan przewodniczący Rzońca.

Panie przewodniczący – dalej odwołuję się do pytań pana posła Żmijana – dlaczego zadania zlecono Głównej Inspekcji Transportu Drogowego? Kto, panie przewodniczący, ma większe doświadczenie w funkcjonowaniu tego systemu, jak nie służba, która na co dzień pilnuje albo weryfikuje czy wnoszone są – i były – opłaty z tytułu przejazdu samochodami ciężarowymi powyżej 3,5 t, na konkretnie wskazanych odcinkach dróg objętych opłatą drogową? W porozumieniu z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Inspekcja Transportu Drogowego – wbrew temu, co pan mówi – jest w stanie stworzyć organizację w ramach Inspekcji Transportu Drogowego, która doskonale sobie z tym problemem poradzi. Nie jest tak, że w Inspekcji Transportu Drogowego i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pracują osoby, które o systemie i o poborze opłat nic nie wiedzą, albo wiedzą bardzo mało. Zapewniam pana, że są tam eksperci i specjaliści, którzy wiedzą jak ten system działa. Ich wiedza jest olbrzymia. Wiem to, bo rozmawiałem z tymi osobami. Nie tylko ja, ale także obecny tutaj pan minister Chodkiewicz i moi współpracownicy. Zresztą myślę, że główny inspektor transportu drogowego pan Alvin Gajadhur będzie na ten temat mógł cokolwiek powiedzieć. Bo mówienie dzisiaj, że służba jest kompletnie nieprzygotowana, bo nie ma wiedzy, to cokolwiek za daleko posunięta opinia i deprecjonowanie służby, która na ten temat wie bardzo dużo.

Kiedy pan pyta o środki finansowe, propozycja jest taka oto, żeby Krajowy Fundusz Drogowy, ale także budżet państwa, na co zgodę wyraził minister finansów, finansował dodatkowe etaty niezbędne do tego, aby chociażby poszerzyć zakres kontroli na wszystkie dni tygodnia i na całą dobę. Budżet państwa będzie partycypował w kosztach utrzymania czy w zwiększonych kosztach niezbędnych do tego, aby realizować zadania nałożone na Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Jeżeli chodzi o segment związany bezpośrednio z poborem opłat, to jeszcze raz powtarzam, Krajowy Fundusz Drogowy jest tutaj źródłem finansowania tych przedsięwzięć.

Panie przewodniczący, pan zapewne o tym nie wie, bo myślę, że gdyby pan wiedział, nie zadałby pan pytania, w którym – jak odebrałem – kryje się dezaprobata i próbuje pan dezawuować propozycje przedłożone w projekcie ustawy, a dotyczące optymalizacji kosztów przedsięwzięcia. Otóż, umowa z podmiotem zewnętrznym, który jest operatorem systemu, kończy się z początkiem listopada 2018 r. Szacujemy, że od 3 listopada 2018 r. do listopada 2024 r. przychód z tytułu pobranych opłat za przejazd samochodami ciężarowymi wybranymi odcinkami dróg krajowych wyniesie ok. 16 mld zł. Szacujemy, że koszty związane z tym wyniosą 4,8 mld zł. Prawie 5 mld zł. Szacujemy, że to będą koszty rzędu 30% może do 20%. Świadomie ustawiłem te relacje – 30% i później 20%. Bo wszystkie szacunki wskazują, że będzie to bliżej 30%. Jeżeli pan przewodniczący nie dostrzega tutaj konieczności pochylenia się nad tym problemem, to mam nadzieję, że w czasie debaty i dyskusji na posiedzeniu podkomisji – jeżeli takowa zostanie powołana przez Wysoką Komisję – będzie okazja o tym mówić.

Pan, panie przewodniczący odniósł się do kwestii związanych z protestem, który odbył się pod Sejmem. Od dawna – od wielu miesięcy – staram się nie odwoływać do tego, co robili poprzednicy, ale pan wywołał mnie do tablicy. Czy sądzi pan, że gdyby od 2008 r. pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego byli traktowani podmiotowo w zakresie ich uposażenia, gdyby podnoszono mi płace – tak jak być powinno – to mielibyśmy do czynienia z protestem? Czy sądzi pan, że dwa lata rządów Prawa i Sprawiedliwości doprowadziło pracowników Inspekcji Transportu Drogowego do desperacji? Nie, panie przewodniczący. Pragnę panu przypomnieć, że w 2007 r., kiedy Prawo i Sprawiedliwość formowało rząd, kiedy premierem był pan Jarosław Kaczyński, Inspekcja Transportu Drogowego została dwukrotnie wzmocniona m.in. poprzez podwyżkę płac. Służba powołana ustawą z bodajże 6 września 2001 r., która od marca 2002 r. zaczęła funkcjonować, w 2007 r. dwukrotnie została wzmocniona, jeżeli chodzi m.in. o płace. Zaś zmiana, która nastąpiła – nie była to wówczas akurat dobra zmiana – w 2007 r. spowodowała, że w 2008 r. zamrożono płace. Efekt był taki, że pracownicy Inspekcji wyrazili swój pro-

test i sprzeciw. Zapewniam pana i wszystkich, którzy mają podobne jak pan wątpliwości, że w projekcie ustawy są zawarte przepisy, które wychodzą również naprzeciw oczekiwaniom pracowników Inspekcji. Jesteśmy przekonani, że propozycje tutaj zawarte będą satysfakcjonujące także dla tej grupy pracowników z Inspekcji Transportu Drogowego, która w przypadku przyjęcia przez Sejm ustawy, będzie tworzyła organizację, czy wydział bezpośrednio zarządzający systemem poboru opłat.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę o zabranie głosu pana ministra Gajadhura, ale także pana dyrektora Waszkiewicza. Pan dyrektor Waszkiewicz – mam nadzieję – odniesie się do oceny współpracy z podmiotem zewnętrznym, który dzisiaj jest naszym partnerem, jeżeli chodzi o zarządzanie systemem poboru opłat ViaToll ze swojej perspektywy – Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, ze współpracy na co dzień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz odniesie się do pytania pani poseł Zuby. Pani poseł prosiła o ocenę współpracy podmiotu zewnętrznego.

Mam nadzieję, że pan minister Alvin Gajadhur odniesie się do kwestii możliwości potencjału, kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pragnę zwrócić uwagę na dotychczasową koncepcję polegającą na zawieraniu z konsorcjum prywatnym – firmą prywatną – wieloletniej umowy na obsługę, rozbudowę i eksploatację systemu poboru opłat. Każdy kraj, który taki system poboru opłat prowadzi staje okresowo przed bardzo trudną decyzją – co zrobić, na jak długo zawrzeć umowę, na jakich warunkach ogłosić przetarg na realizację takiego zadania, jakie możliwości rozwoju przewidzieć w ramach tej umowy, jaką technologię zastosować lub wybrać? Wszystkie te decyzje są bardzo trudne. Bardzo ciężko jest przewidzieć je na wiele lat naprzód, na tyle lat na ile zawierane są takie umowy. I tu znowu państwa stają przed decyzją – czy w związku z tym zawierać umowę krótką, czy długą?

Oczywiście, im dłuższa umowa, tym państwo rzadziej musi ogłaszać przetarg i rzadziej naraża się na ryzyko zaburzeń w kontynuacji systemu. Im krótsza umowa, tym jest dla państwa elastyczniejsza. Zwracamy tylko uwagę, że w każdym tego rodzaju przetargu czy przy każdej tego rodzaju wieloletniej współpracy z podmiotem zewnętrznym istnieje bardzo duża liczba ograniczeń, które spowodują, że państwo traci elastyczność i traci decyzyjność w zarządzaniu systemem poboru opłat – jednym z kluczowych systemów zasilania w Polsce Krajowego Funduszu Drogowego.

Stąd wskazujemy właśnie, żeby uniknąć większości tych ryzyk, zapewnić elastyczność decyzji, możliwość swobodnego podejmowania decyzji przez resort, żeby doprowadzić do kontroli nad kosztami w tym systemie i kontroli nad realizacją i rozszerzeniami tego systemu w przyszłości, kontroli nad technologią, która będzie zastosowana w tym systemie, proponowana koncepcja jest – naszym zdaniem – najlepsza. Z tego punktu widzenia współpraca z jakimkolwiek partnerem prywatnym jest znaczącym ograniczeniem dla decyzyjności państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister Gajadhur chciałby coś jeszcze dodać?

Proszę bardzo.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Inspekcja Transportu Drogowego od samego początku dba o to, żeby system był szczelny. Nasi inspektorzy prowadzą kontrole drogowe, ale również na bieżąco współpracujemy zarówno z operatorem systemu, jak i z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w obszarze działalności systemu.

Może odniosę się do kwestii finansowych. Po raz pierwszy w tym roku udało się – dzięki panu ministrowi Andrzejowi Adamczykowi – uruchomić rezerwę celową. Inspektorzy zatrudnieni w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego otrzymali ponad 300 tys. zł na dodatki zadaniowe związane z nowymi zadaniami m.in. uszczelnianiem systemu podatkowego. W projekcie ustawy są zapewnione środki na pracę w systemie 24-godzinnym – są to dodatki za godziny nadliczbowe, jak i dodatki za pracę w godzinach nocnych, w weekendy, święta. Pan minister Adamczyk mówił, że do tej pory Inspekcja głównie pracowała w godzinach od 8.00 do 16.00, były doraźne akcje wieczorem, w nocy, ale inspektorzy będąc pracownikami służby cywilnej pracowali praktycznie tylko w ciągu dnia. Zadbaliśmy, żeby te kontrole mogły odbywać się również w systemie 24-godzinnym przez 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku. I za to też inspektorzy – jak powiedziałem – otrzymają specjalne dodatki.

Chciałbym powiedzieć jeszcze o jednej rzeczy – w 2012 r. miał być wprowadzony system KREPTD – Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Dopiero dzięki obecnemu parlamentowi, ministrowi infrastruktury i budownictwa udało się szybko przygotować stosowny projekt ustawy. Wszedł w życie w ubiegłym roku. Inspekcja Transportu Drogowego tak naprawdę w ekspresowym tempie 4 miesięcy od podpisania umowy z wykonawcą zbudowała system podstawowy KREPTD-a. Został zbudowany praktycznie od maja do połowy września, w połowie września został uruchomiony, a 30 listopada wchodzi w życie ustawa i KREPTD zacznie działać.

Jeżeli państwo posłowie będą mieli jeszcze jakieś pytania, to chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów ma jeszcze jakieś pytania?

Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję. W ramach swoistego suplementu pragnąłbym jeszcze odnieść się do kwestii związanych ze skutecznością przeprowadzanych kontroli i na ile proponowane zmiany odłożą się na skuteczności kontroli prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego. Podam taki przykład co do skuteczności. Co roku wydajemy samochodom państw trzecich spoza Unii Europejskiej zezwolenia na przejazd drogami naszego kraju. Nigdy nie było problemu z brakiem tych zezwoleń. Inspekcja Transportu Drogowego, gdy przyjęliśmy cokolwiek inną zasadę kontroli transportu, szczególnie międzynarodowego, rozpoczęła kontrole. Dysponowała tymi instrumentami, którymi dysponowała. Wyobraźcie sobie państwo, że jednemu z krajów spoza Unii Europejskiej zabrakło zezwoleń już we wrześniu.

Jestem przekonany, że funkcjonalności, w które można będzie wyposażyć system poboru opłat – nowe kolejne funkcjonalności – uszczelnią m.in. system zezwoleń. Ale mamy też świadomość i mamy nadzieję, że katalog nowych funkcjonalności nie jest zbiorem zamkniętym, że nowych funkcjonalności jest na pewno dużo. I – wbrew obawom pana posła, pana przewodniczącego Żmijana – te poszerzone funkcjonalności nie spowodują, że minister finansów przejmie Inspekcję Transportu Drogowego.

Panie przewodniczący, być może pan nie wie, minister finansów buduje swój system nadzoru transportu samochodowego w Polsce. Minister finansów to posiada. Natomiast my pragniemy współpracować ściśle z ministrem finansów, bo widzimy taką potrzebę. I o to też postuluje minister finansów. Ale nie na zasadzie anektowania i przejęcia służby.

Padło pytanie, nie udzieliłem panu odpowiedzi, poddał pan w wątpliwość, jaki będzie w przyszłości nowy system. Otóż, Komisja Europejska przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu – bodajże w czerwcu – projekt pakietu mobilności. W projekcie pakietu mobilności znajduje się zapis, który mówi, że w niedalekiej przyszłości konieczne jest zbudowanie w zjednoczonej Europie jednolitego systemu poboru opłat. Dzisiaj zastanawialibyśmy się i dyskutowalibyśmy nad tym jaki to będzie system. Oczywiście jest wiele pomysłów i koncepcji. Ale nie możemy tej debaty, dyskusji i decyzji podejmować w oderwaniu od decyzji, które będzie podejmowała Unia Europejska. Wszystko wskazuje na to, że będzie to system satelitarny, bo nie bez przyczyny Unia Europejska wsiada w satelitę,

korzysta z satelity, prawdopodobnie oprze się na systemie satelitarnym. Zresztą takie wątki przebijały w debacie w Parlamencie Europejskim i pojawiają się w dyskusjach z urzędnikami Komisji Europejskiej, z którymi mam okazję i przyjemność rozmawiać. Pani komisarz Bulc przyjęła moje zaproszenie, będzie okazja na spotkaniu połączonych komisji zapytać panią komisarz, jakie są – jej zdaniem – perspektywy i jaki docelowo system może zostać przyjęty w zjednoczonej Europie. Musimy brać pod uwagę tworzenie docelowego systemu. Nie możemy podejmować własnych wysiłków w jakimś zupełnym oderwaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan minister Polaczek, a później pan przewodniczący. Dobrze?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam jedno pytanie – listopad 2018 r. Jeśli chodzi o dotychczasowy model, ile on będzie obejmował kilometrów? Wiem, że było planowane jeszcze jakieś rozszerzenie na 2018 r. Jaka jest na przyszły rok prognoza wpływów Krajowego Funduszu Drogowego?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, planujemy przejęcie systemu – mówiąc nieco kolokwialnie – 1 do 1, czyli, żeby – broń Boże – nie robić w tym czasie żadnych zmian. Natomiast pan dyrektor zaraz powie jakie planujemy wpływy w 2018 r.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu w MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wpływy w Krajowym Funduszu Drogowym na 2018 r. z Krajowego Systemu Poboru Opłat zaplanowane są w wysokości ok. 2,1 mld zł, przy kosztach 419 mln zł.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Żmijan, proszę uprzejmie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Postaram się nie zabierać dużo czasu. Ale panie ministrze, już kilka lat dyskutujemy o problemach, często z różnej pozycji, ale z reguły zawsze merytorycznie. Dzisiaj z przykrością, zresztą pani poseł Paluch zaczęła…Naprawdę bardzo oszczędnie gospodarowała pani prawdą i pan minister jakby wpisał się…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Proszę wypowiadać się do rzeczy.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Właśnie do rzeczy. Pani poseł, trochę cierpliwości. Otóż, panie ministrze i pani poseł, gdyby pani zechciała sobie przypomnieć, że wydarzyło się wam coś takiego, jak sytuacja w Dolinie Rospudy właśnie dlatego, że nie było ustaw z zakresu ochrony środowiska i decyzji środowiskowych i powołania Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Dzięki tej strukturze zrealizowaliśmy cały program, państwo go skutecznie kontynuujecie. To dzięki tym ludziom i dzięki tej instytucji. Tak, że ja bym naprawdę na pani miejscu… Być może ona nie funkcjonuje doskonale, ale programy infrastrukturalne są realizowane. I to jest naprawdę nasz polski sukces.

Panie ministrze, muszę to powiedzieć z przykrością, otóż, jeżeli chodzi o transport lotniczy, o infrastrukturę lotniczą, razem pracowaliśmy nad specustawą – którą inicjowałem, pozwolę sobie przypomnieć – o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w obszarze lotnisk użytku publicznego. Wszystkie lotniska począwszy od centralnego w Warszawie, wszystkie regionalne zostały zmodernizowane, jeszcze

zostały wybudowane nowe w Lublinie. I pan wie, że one dzisiaj standardami nie odbiegają od portów lotniczych na całym świecie. To jest ten sukces. To jest ta prawda, a nie to, że nic nie zrobiliśmy.

I teraz powiem – różnimy się. Państwo uważacie, że świetną inicjatywą, inwestycją jest Centralny Port Komunikacyjny, a ja uważam, że nie. On będzie, ale podzielam w tej sprawie opinię pana zastępcy, którego pan odwołał – ministra Szmita. Otóż, on też uważał, że w dalszej perspektywie – tak. Powinniśmy wykorzystać potencjał, te lotniska, które mamy rzeczywiście w tej chwili zmodernizowane, a w dalszej perspektywie powinniśmy myśleć… Ale to nie jest przedmiot. Możemy mieć różne zdania w tej sprawie. Tu akurat nie kolidujemy. Ale prośba moja, żebyśmy naprawdę mówili o faktach.

Proszę państwa, jeszcze jedno. Jeżeli państwo mówicie, że ja kiedykolwiek, w jakikolwiek projekt prowadziłem w takim trybie jak ta ustawa, to mówię – sprawdźmy to. Ja państwu przywołam. Zupełnie inaczej funkcjonowało biuro marszałka, przypomnijcie sobie. Jeżeli chciałem właśnie wcześniej, to pierwsze – musiałem chodzić do ministra Czapli i prosić, żeby biuro prawne marszałka pomogło i przyśpieszyło proces, bo nigdy projekt nie trafił na ręce przewodniczącego komisji, jeżeli nie było opinii prawnej, właśnie biura prawnego marszałka. Państwa to bawi, mnie nie, bo dzisiaj w ogóle to nie funkcjonuje. Pan marszałek kieruje to bezpośrednio. Tak to wyglądało. I tym się po prostu różnimy.

Dziękuję za odpowiedzi na pytania, które kierowałem. Tak, pytam o koszty, bo oczywiście trzeba będzie je ponieść. Być może państwo macie te analizy, że rzeczywiście będzie sprawniej. Nie polemizuję z tym, tylko pytam jak to jest i na pewno nie na słowo. Trzeba pokazać, że rzeczywiście będzie to sprawniej, efektywniej i taniej. Panie ministrze, bo z tą optymalizacją u pana jest różnie. Była optymalizacja kosztów programu infrastrukturalnego w zakresie dróg samochodowych. Dwa lata, przepraszam, półtora uciekło i dzisiaj ma pan drożej. Pana prezes to powiedział cytuję: „jest drożej niż było". A mówiłem, że szkoda tego czasu. Trzeba po prostu realizować te zadania.

Żeby nie przedłużać, jeżeli państwo mówicie, że 8 lat płace nie były podwyższane, to prawda, tylko proszę dopowiedzieć do końca prawdę. Otóż, była procedura nadmiernego deficytu. Kończyliśmy sprawowanie władzy i procedura została zniesiona. To już dwa lata. Możecie państwo zaklinać tymi 8 latami. To już dwa lata, to wystarczająco, za chwilę będzie następne dwa, czyli kadencja. Więc nie możecie podpierać się…Oczywiście, proszę bardzo, każdy może powiedzieć, co uważa, ale to nie trafia. To nie są już argumenty. Był czas, żeby po prostu podjąć właściwe decyzje. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Muszę powiedzieć – zapamiętałem poprzednią kadencję – że polemiki między panem przewodniczącym Żmijanem a panem ministrem Adamczykiem zawsze były na najwyższym poziomie i dużo można było nauczyć się i dowiedzieć z tych polemik. Naprawdę doceniam takie dyskusje. Mile je wspominam, choć miały niekiedy bardzo emocjonalny charakter. Czasami udało mi się nawet zabrać głos, jak panowie dyskutowali.

Nie widzę innych zgłoszeń państwa posłów i zaproszonych gości.

Pan minister chce jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Nie mogę nie zabrać głosu, ponieważ dzisiejsze posiedzenie znajdzie swój finał w archiwum audio i video, znajdzie swój finał również w postaci biuletynu z posiedzenia Komisji, więc nie może tam wybrzmieć – to są jednoznaczne informacje – że ja odwołałem ministra Szmita. Pan się absolutnie pomylił, panie przewodniczący. Pan minister Jerzy Szmit złożył rezygnację z funkcji, podobnie jak uczynił to minister Piotr Stomma podsekretarz stanu odpowiedzialny za sprawy transportu kolejowego, w sierpniu 2016 r. To dla porządku.

W swojej wypowiedzi – to też dla porządku – nie zarzucałem, że nie budowano lotnisk, tylko nie zrealizowano projektu Centralny Port Lotniczy, mimo wielu nadziei. Jest

z nami pan przewodniczący Jerzy Polaczek – minister transportu w rządzie pana premiera Jarosława Kaczyńskiego. Pan minister przygotowywał realizację tego projektu z – nieżyjącym już niestety, tragicznie zmarłym – wiceministrem odpowiedzialnym za sprawy lotnictwa.

Natomiast co do realizacji tych projektów, o których pan mówi – Lublin i innych projektów, to nigdy panie przewodniczący nie uzyskałem odpowiedzi na wielokrotnie zadawane w ciągu 8 lat, szczególnie w 5 – 6 ostatnich latach, to znaczy w dwóch ostatnich latach pierwszej kadencji rządów Platformy Obywatelskiej i w kolejnej kadencji 2011 – 2015, odpowiedzi jaka jest strategia państwa i ministra odpowiedzialnego za transport, jeżeli chodzi o budowę portów lotniczych. Kto, kiedy i gdzie miał nadzieję, to realizował takie przedsięwzięcie.

Porty lotnicze to nie parkingi, panie przewodniczący. Porty lotnicze, to bardzo skomplikowany system naczyń połączonych i pan doskonale wie – zapewne pan też oczekiwał odpowiedzi na to pytanie, być może pan tego głośno nie artykułował – że pomimo wielokrotnie kierowanych pytań do ministrów odpowiedzialnych za sprawy transportu podczas debat nie tylko na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, ale podczas debat plenarnych nigdy nie znajdowały odpowiedzi.

Co zaś tyczy się budowy, panie przewodniczący pan jest inżynierem drogowcem i pan doskonale wie, że cena 4,5 mln euro za kilometr drogi ekspresowej w standardzie bez mała autostradowym, na którą bardzo niedawno została podpisana umowa – rzecz dotyczy Via Baltica – na realizację przygotowaną według nowych zasad i nowych parametrów, co do których pan mówi, że szkoda było tego czasu. Drogi dojazdowe, drogi poprzeczne – wszystko razem zsumowane dało kwotę 4,5 mln euro za km, 4 mln do 4,5 mln euro za km, chyba 4,2 mln za km. Pan wie, że realizowaliście inwestycje drogowe przy niższych cenach materiałów budowlanych, niższych nośnikach RMS, w cenie ok. 9 do 10 mln euro za kilometr. Jeżeli to jest kwestia ocenna, to to jest tylko arytmetyka, a z tym na pewno nie ma żadnego problemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze są jakieś zgłoszenia?

Bardzo proszę. Proszę przedstawić się.

Przedstawiciel Kapsch Telematic Services Sp. z o. o. Krzysztof Gorzkowski:

Dobry wieczór państwu, Krzysztof Gorzkowski – Kapsch operator systemu ViaToll. Bardzo dziękuję za umożliwienie zabrania głosu…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bliżej mikrofonu. Nie słyszymy tego, co pan mówi.

Przedstawiciel Kapsch Telematic Services Sp. z o. o. Krzysztof Gorzkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem podziękować za możliwość zabrania głosu, ale także podziękować za efektywną i skuteczną współpracę zarówno z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, jak i z Inspekcją Transportu Drogowego przez 6 lat od lipca 2011 r., kiedy operujemy w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa systemem ViaToll, bo przypomnę państwu, że system jest w całości własnością Skarbu Państwa. Do końca października 2017 r. zebrano i przekazano do Krajowego Funduszu Drogowego 8 mld 750 mln zł. To są fakty. To – odpowiadając na pytanie pani poseł Zuby, jak i pana posła Polaczka – pokazuje efektywność państwowego Krajowego Systemu Poboru Opłat ViaToll.

Chciałbym także dodać, że startowaliśmy na 1560 km dróg, które w lipcu 2011 r., zostały objęte systemem poboru opłat. Dziś to ponad 3660 km dróg, z których pobieramy efektywnie pieniądze na rzecz Skarbu Państwa i które trafiają – każda złotówka – do Krajowego Funduszu Drogowego. Mówię o tym dlatego, żebyśmy wszyscy mieli świadomość, że system jest, jest własnością Skarbu Państwa. Bardzo cieszymy się jako operator, że będzie wykorzystywany także w zakresie innym niż dotychczas, czyli także w zakresie bezpieczeństwa Skarbu Państwa, rozbudowywany o nowe funkcjonalności, co wielokrotnie postulowaliśmy, także podczas poprzedniej kadencji Sejmu.

Chciałbym także dodać, że w tym roku – potwierdzam opinię pana dyrektora Waszkiewicza – mamy nadzieję, że wpłynie do Krajowego Funduszu Drogowego blisko 2 mld zł. Koszty operacyjne tego systemu w tym roku wyniosą ok. 15%-16% tychże wpływów. Tak, że podkreślam efektywność systemu. Bardzo cieszę się, że będzie rozbudowywany. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę innych zgłoszeń.

Wobec powyższego stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Zgodnie z poprzednio podjętymi ustaleniami prezydium Komisji, proponuję powołanie 9-osobowej podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy. Proszę państwa posłów o zgłaszanie kandydatur do podkomisji.

Panie przewodniczący Żmijan, bardzo proszę. Kogo pan zgłasza?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, jeśli Wysoka Komisja zaakceptuje chciałem zgłosić swoją osobę i Cezarego Grabarczyka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Nowoczesna.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zgłaszam swoją osobę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o Kukiz'15, to mam zgodę telefoniczną od pana przewodniczącego Sylwestra Chruszcza, który wejdzie do tej podkomisji. Słusznie, pan poseł wystąpił już z Klubu Kukiz'15. Nikogo z Kukiz'15 nie ma na sali. Wobec powyższego ze składu Komisji proponuję pana Andrzeja Kobylarza, który jest na pewno w Klubie Kukiz'15. Proszę o powiadomienie pana posła, że został powołany niejako zaocznie, ale pracujemy i nie ma innego wyjścia.

Jeśli chodzi o Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość, to proponuję niegrzecznie swoją własną osobę – idąc śladem pana przewodniczącego Żmijana, dobre przykłady trzeba brać – proponuję także pana Józefa Leśniaka, pana Jerzego Paula, panią poseł Annę Milczanowską i pana przewodniczącego Jerzego Polaczka. Wszyscy kandydaci wyrażają zgodę. Mamy 5 członków z Klubu PiS, 2 z PO, po 1 z Kukiz'15 i Nowoczesnej. Po zakończeniu posiedzenia proszę państwa o podejście do stołu prezydialnego.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to zakończę obrady Komisji Infrastruktury. Obrady Komisji uważam za zakończone.